



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Erster Statusbericht
zum
Stand der Umsetzung der Einzelmaßnahmen
des
Masterplans Güterverkehr und Logistik

Berlin, April 2009

Stand: 21.04.2009

Inhaltsverzeichnis

I. Einführung.....	3
II. Ziele des Masterplans Güterverkehr und Logistik.....	5
III. Stand der Umsetzung der Einzelmaßnahmen.....	7
A Verkehrswege optimal nutzen - Verkehr effizient gestalten.....	7
B Verkehr vermeiden - Mobilität sichern.....	13
C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße.....	16
D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und -knoten.....	18
E Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr.....	19
F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe.....	23
G Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland.....	26

I. Einführung

Die Bundesregierung hat am 16. Juli 2008 den Masterplan Güterverkehr und Logistik beschlossen. Er enthält einen integrativen Gestaltungsansatz für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen.

Der Masterplan beschreibt einerseits die Herausforderungen, denen sich Deutschland durch seine geographische Lage im Schnittpunkt vieler großer europäischer Verkehrsachsen, angesichts des absehbaren Wachstums von Güterverkehr und Logistik sowie der damit verbundenen Belastungen gegenüber sieht. Er beschreibt die hohe Bedeutung, die eine hochleistungsfähige und effiziente Infrastruktur für eine exportorientierte Volkswirtschaft hat. Es werden andererseits die Ziele definiert, die durch 35 konkrete Maßnahmen erreicht werden sollen, damit diese Herausforderungen bewältigt werden können.

Nur 10 Monate nach Verabschiedung wird ein erster Statusbericht vorgelegt. Er zeigt, dass bereits nach weniger als einem Jahr erhebliche Prozesse in Gang gesetzt und erste Ergebnisse erzielt wurden. Die Erarbeitung des Masterplans fand unter Federführung des BMVBS in einer breit angelegten Debatte mit den verschiedenen „Stakeholdern“ – Ressorts, Länder, Verbände Wirtschaft, Wissenschaft – statt. Diese Debatte hat über den Masterplan-Prozess hinaus Wirkung gezeigt: Wo noch vor wenigen Jahren Güterverkehr und Logistik einerseits als Belastung von Mensch und Umwelt angeprangert oder andererseits als unverzichtbare und alternativlose Infrastruktur für den Exportweltmeister gepriesen wurden, wird heute darüber diskutiert, wie die Infrastruktur ausgestaltet und weiterentwickelt werden muss, um die Belange von Mensch und Umwelt einerseits und von Arbeit und Beschäftigung andererseits zu wahren.

Der breit angelegte Diskussionsprozess und diese veränderte Wahrnehmung haben auch den Boden dafür bereitet, dass Güterverkehr und Logistik sowie die Verkehrsinfrastruktur insgesamt in den Handlungskonzepten, mit denen der dramatischen wirtschaftlichen Entwicklung seit Herbst 2008 begegnet werden soll, eine wichtige Rolle spielen: Nachdem schon im Haushaltsansatz 2009 eine Aufstockung der Mittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur um rd. 1 Mrd. € erreicht worden war, ist es im Rahmen der Konjunkturpakete I und II gelungen, nochmals rd. 2 Mrd. € zusätzlich für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem einzuwerben. Für die Jahre 2009 und 2010 ist das eine Steigerung der Verkehrsinvestitionen um jährlich annähernd 3

Mrd. €. Die Verkehrsinfrastruktur spielt dabei nicht nur als Investitionsfeld eine Rolle, von dem wichtige Impulse auch für die Bauindustrie ausgehen werden. Sie wird ganz im Sinne des Masterplans als Rückgrat der exportorientierten Wirtschaft gestärkt: als Zukunftsinvestition, deren Ausbau den Wirtschaftsstandort Deutschland langfristig noch wettbewerbsfähiger machen wird.

Mit dem wirtschaftlichen Einbruch im Herbst 2008 hat sich das Umfeld verändert, in dem der Masterplan umgesetzt wird: Die eingangs skizzierten Herausforderungen für den Logistik-Standort Deutschland bleiben auch im Zeichen einer Konjunkturkrise aktuell. Unter den veränderten Bedingungen muss die Umsetzung des Masterplans jedoch nun zusätzlich der Tatsache Rechnung tragen, dass die schwache Weltkonjunktur und die Finanzkrise auch im Verkehrsgewerbe zu vorübergehenden Rückgängen geführt haben. Maßnahmen wie die Vermarktung haben angesichts dieser Entwicklung eine besondere Bedeutung. Dabei ist klar: Der Trend zu zunehmender Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung wird sich nicht umkehren. Der Export wird auch in Zukunft ein Wachstumsmotor der deutschen Wirtschaft sein, die damit weiterhin auf effiziente Häfen, Umschlagsterminals und Hinterlandanbindungen angewiesen sein wird. Vor diesem Hintergrund gilt es, die zusätzlich zur Verfügung stehenden Mittel zur Steigerung der Effizienz und zur Beseitigung von Engpässen einzusetzen. Hierfür hat der Masterplan den Boden bereitet.

II. Ziele des Masterplans

Die im Masterplan enthaltenen 35 konkreten Maßnahmen sind bezüglich ihrer Problemstellungen, Ausgestaltung, Verantwortlichkeiten, Kosten und Wirkungen detailliert beschrieben und mit Zeithorizonten versehen. Sechs Zielbereiche werden dabei ins Auge gefasst, die derzeit umgesetzt werden:

- **Erstens** sollen die vorhandenen Verkehrswege optimal genutzt und der Verkehr effizient gestaltet werden. Dem dienen z. B. der Ausbau der Verkehrsmanagementsysteme auf den Autobahnen oder eine Optimierung des Baustellenmanagements, um Staus zu vermeiden.
- **Zweitens** soll Verkehr vermieden und gleichzeitig Mobilität gesichert werden, z.B. durch eine Optimierung von Transitverkehren. Dazu kann der Ausbau der europäischen Netze oder auch ein verstärkter Einsatz des Kurzstrecken-Seeverkehrs beitragen. Eine Initiative für eine bessere Logistik im städtischen Raum soll dazu beitragen, Güterverkehr in den Städten effizienter zu machen und so Lebensqualität zu sichern.
- **Drittens** soll mehr Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verlagert werden. Dazu werden insbesondere die Mittel für den kombinierten Verkehr aufgestockt. Unter Berücksichtigung der europäischen Diskussion über die Einbeziehung externer Kosten wird BMVBS ein Konzept erarbeiten.
- Da trotz aller Anstrengungen zur Effizienzsteigerung weiterhin Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur bestehen, sollen **viertens** Verkehrsachsen und –knoten ausgebaut werden. Dazu bedarf es einer deutlichen Verstärkung der Verkehrsinvestitionen, denen die Bundesregierung mit den erheblich erhöhten Haushaltsansätzen für 2009 und der mittelfristigen Finanzplanung Rechnung trägt. Zusätzliche Mittel fließen durch die Konjunkturpakete I und II in den BMVBS-Haushalt.
- Weitere Maßnahmen dienen dem **fünftens** Ziel, Verkehr umwelt- und klimafreundlich, leise und sicherer zu machen: Im Zentrum steht hier neben der Lärminderung auf der

Schiene die Erhöhung von Umwelt- und Sicherheitsstandards, um Lärm- und Schadstoffemissionen sowie Unfallrisiken zu reduzieren. Daneben soll ein Konzept für eine Differenzierung der Maut nach Strecken und Zeitklassen erarbeitet werden. Mit einem solchen Konzept ließen sich vielbefahrene Strecken und Tageszeiten und damit potenzielle Staurisiken mit höherer Maut belegen.

- **Sechstens** sollen die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen im Transportgewerbe verbessert werden. Dazu gehören eine Aus- und Weiterbildungsinitiative und ein regelmäßiges Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik sowie die Sicherstellung der erforderlichen Kontrollen zur Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr.

Alle Maßnahmen des Masterplans sind auf Nachhaltigkeit angelegt: Sie zielen gleichrangig auf wirtschaftliche Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Sozialverantwortung.

Der vorliegende Statusbericht fasst erstmalig den aktuellen Stand der Umsetzung aller Maßnahmen zusammen. Es ist vorgesehen, weitere Statusberichte in jährlichem Turnus vorzulegen.

III. Stand der Umsetzung der Einzelmaßnahmen

A Verkehrswege optimal nutzen – Verkehr effizient gestalten

Angesichts des erheblichen Verkehrswachstums und der knappen Haushaltsmittel ist es das vordringliche Ziel des Masterplans, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich auszuschöpfen. Das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen lässt sich nicht allein durch den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur bewältigen. Aus finanzpolitischen und wirtschaftlichen Gründen sowie aus Gründen des Umweltschutzes ist es unabdingbar, durch eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur den Aus- und Neubaubedarf auf den notwendigen Umfang zu beschränken und diesen insbesondere auf Engpässe des Verkehrssystems zu konzentrieren.

Eine stärkere Nutzung von Telematikanwendungen durch **Ausbau und Verstärkung der Verkehrsmanagementsysteme auf hoch belasteten Strecken der Bundesautobahnen (Maßnahme A 1) sowie die bundesweite Vereinheitlichung und Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen (Maßnahme A 2)** kann Effizienzpotentiale auf den Bundesfernstraßen erschließen.

Dies gilt insbesondere für hoch belastete Autobahnstrecken, die noch nicht mit Einrichtungen der Straßenverkehrstelematik ausgestattet sind oder für bestehende Einrichtungen, die optimiert und dem Stand der Technik angepasst werden müssen. Hierzu laufen derzeit die Aktivitäten parallel: Erstens eine aktuelle Bedarfsermittlung, deren Ergebnisse im Sommer 2009 vorliegen werden. Zweitens eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse für die Errichtung von verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen und drittens eine Anpassung der Standardvorgaben für Straßenverkehrstelematikanlagen, die ebenfalls bis Mitte des Jahres 2009 abgeschlossen sein wird. Dann kann der Ausbau starten: Die Umsetzung der Maßnahmen ist finanziell abgesichert: Die Bundesregierung stellt dafür im Jahr 2009 40 Mio. € und in den Jahren 2010 bis 2015 vsl. jeweils mehr als 40 Mio. € zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsmanagementsysteme erarbeiten die Verwaltungen der Länder in Zusammenarbeit mit dem BMVBS und der Industrie ein Konzept zur Vernetzung bestehender Verkehrsmanagementsysteme, das bundesweit eine bedarfsgerechte und effiziente Verkehrsabwicklung auf Bundesautobahnen ermöglichen soll. Mit der Festlegung der technischen Rahmenbedingungen für die Erarbeitung eines Pflichtenheftes zur Metadatenplattform wurde bereits begonnen. Im zweiten Schritt werden in den kommenden Monaten mit den Ländern bzw. der Wirtschaft die organisatorischen, betrieblichen und vertraglichen Rahmenbedingungen geregelt. Im 1. Halbjahr 2010 werden die ersten Module für Demonstrationszwecke zur Verfügung stehen. Anfang 2011 wird der Pilotbetrieb anlaufen: Die Länder können dann über die Plattform Daten austauschen und externe Dienstleister können Daten für ihre Zwecke beziehen.

Der effiziente und wirtschaftliche Betrieb von Verkehrsmanagementsystemen erfordert eine permanente Besetzung der Verkehrsrechner- und Verkehrsmanagementzentralen mit qualifiziertem Personal. Hier müssen die Länder ihren Beitrag zur Umsetzung leisten.

Beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen“ (Maßnahme A 3)

Für die Bundesregierung ist die beschleunigte Umsetzung des „Ausbauprogramms zur Verbesserung des Parkflächenangebots auf Rastanlagen der Bundesautobahnen“ eine vordringliche Aufgabe. Sie hat daher bereits während der Erarbeitungsphase des Masterplans im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Projektgruppe „Autobahnparkplätze für Lkw“ eingerichtet, die die Länder bei den Planungen unterstützt und den Planungsprozess aktiv begleitet. Dadurch und durch die Erweiterung des Programms auf unbewirtschaftete Rastanlagen konnte die Umsetzung des Ausbauprogramms erheblich beschleunigt werden: In den Autobahnabschnitten mit besonders dringendem Handlungsbedarf werden durch Sofortmaßnahmen zusätzliche Lkw-Parkstände entstehen. Dabei werden auf den bestehenden Rastanlagen vorhandene Freiflächen entweder durch bauliche Maßnahmen oder

durch Markierung umgenutzt. Einige Länder haben für eine beschleunigte Programmumsetzung bereits Planungsstäbe bzw. Projektgruppen gebildet.

Die Ergebnisse der Erhebung der Lkw-Parkstandssituation auf Rastanlagen und Autohöfen weist bundesweit einen Bedarf von etwa 14.000 Lkw-Parkständen aus, die auf und an den Bundesautobahnen benötigt werden. Durch die beschleunigte Umsetzung des laufenden Ausbauprogramms sollen bis Ende 2010 mindestens 7.000 zusätzliche Lkw-Parkstände geschaffen werden, davon mehr als 3.000 bis Ende des Jahres 2009. Das angestrebte Teilziel, bis Ende 2008 annähernd 800 Lkw-Parkstände zu bauen, wurde erreicht.

Die Bundesregierung hat die finanziellen Voraussetzungen hierfür geschaffen: Die Länder erhalten vom Bund die erforderlichen Mittel und zusätzlich insgesamt 30 Mio. Euro aus dem „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr“. Als freiwillige Leistung des Bundes fließen weitere 100 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II in die zügige Umsetzung des Ausbauprogramms sowie verbesserten Lärmschutz an Rastanlagen. Mit den ursprünglich vorgesehenen Mitteln stellt der Bund so in den Jahren 2009 und 2010 insgesamt 200 Mio. Euro für diese Maßnahmen bereit.

Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen zur Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements (Maßnahme A 4)

Das BMVBS lässt zur Zeit die Leitfäden „Baustellenmanagement“ und „Störfallmanagement“ in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen eines Forschungsprojekts erstellen. Durch Vorgaben zur besseren Organisation und Durchführung von längerfristigen Arbeitsstellen sowie von Tagesbaustellen als auch Vorgaben zur Optimierung und Verkürzung der Räumzeiten von Unfallstellen und einer besseren Information der Verkehrsteilnehmer soll der Verkehrsfluss optimiert werden. Noch in diesem Jahr ist eine Überprüfung dieser Leitfäden im Rahmen von Feldversuchen vorgesehen. Mit den Vorbereitungen zur Evaluierung verschiedener, im Entwurf der Leitfäden für das Arbeitsstellen- bzw. Störfallmanagement vorgeschlagener Maßnahmen im Rahmen von Pilotprojekten, wurde ebenfalls begonnen.

Ein Zeitplan zur Durchführung der begleitenden "Feldversuche" zur Evaluierung der Maßnahmenvorschläge wird derzeit erarbeitet. Ende April 2009 wird mit der konkreten Umsetzung begonnen. Nach dem derzeitigen Zeitplan soll Ende des Jahres 2009 die Abstimmung der fortgeschriebenen Leitfäden mit den Ländern und Ressorts erfolgen.

Für eine Einschätzung der erforderlichen Finanzmittel sind die Ergebnisse aus den Feldversuchen und Pilotprojekten abzuwarten.

Verkehrsinformations- und Kommunikationsdienste für den LKW auf dem Autobahnnetz durch Nutzung der Mautinformationen – Mautmehrwertdienste (Maßnahme A 5)

Durch aktuelle technische Ausstattung kann das deutsche Lkw-Mautsystem als ideale Plattform für Telematik-Mehrwertdienste, die es zu entwickeln gilt, genutzt werden. Hierfür sind rechtliche, technische und organisatorische Voraussetzungen zu schaffen, die einen fairen Wettbewerb zwischen den Telematikanbietern ermöglichen. Mit Blick auf die organisatorischen Vorbereitungen für die Einrichtung eines Mautmehrwertdienstes werden zur Zeit mit der Toll Collect GmbH Gespräche zur Klärung rechtlicher und finanzieller Fragen geführt.

Erarbeitung eines Konzeptes für die beschleunigte Einführung des europäischen Standards European Train Control System (ETCS) auf den Frachtkorridoren Deutschlands (Maßnahme A 6)

ETCS ist das interoperable Zugsicherungs- und -beeinflussungssystem, das künftig einen kontinentalen Einsatz von Triebfahrzeugen (Lokomotiven) für den Schienenverkehr in Europa ermöglicht und zu einer dichteren Zugfolge und damit höheren Kapazitäten auf der Schiene beitragen kann.

Ein nationales Konzept soll zur schnelleren Einführung von ETCS auf den hoch belasteten Schienenkorridoren in Deutschland unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Hafenhinterlandanbindungen beitragen. Das Konzept soll sowohl die für die Infrastruktur (Bestandnetz) vorgesehene Finanzierungslinie des Bundes berücksichtigen als auch die von den Verkehrsunternehmen zu tragenden Kosten für die bei den Schienenfahrzeugen erforderlichen

Einrichtungen quantifizieren. Voraussetzung für die Erstellung eines nationalen Konzeptes ist die Validierung der bisher von der Europäischen Eisenbahnagentur ERA erarbeiteten Spezifikationen für ETCS.

Konkrete Vorbereitungen für die ETCS-Ausrüstung wurden bereits auf der Strecke Rotterdam–Emmerich–Mainz–Mannheim–Basel–Mailand/Genua (Korridor A), in dem auch die betroffenen Infrastrukturbetreiber und der EU-Koordinator für ETCS eingebunden sind, in Angriff genommen. Auch für die Achsen Stockholm–Hamburg–München–Neapel (Korridor B), Aachen–Warschau–Terespol (Korridor F) und Dresden–Budapest–Constanta (Korridor E) sind entsprechende Aktivitäten in Vorbereitung.

Zur Finanzierung und Konzepterstellung steht das BMVBS im intensiven Dialog mit der EU-Kommission, der DB AG und der Bahnindustrie. Die Bundesregierung hat über das Konjunkturpaket II für die Maßnahmen Investitionsmittel in Höhe von 200 Mio. € für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung gestellt.

Das BMVBS arbeitet mit Regierungsvertretern aus Niederlande, Schweiz und Italien in einem Exekutivausschuss zusammen.

Erstellung eines nationalen Hafenkongzeptes (Maßnahme A 7)

Um die wachsende Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen optimal befriedigen zu können, ist eine deutschlandweite, Länder übergreifende, koordinierte Strategie zur geordneten Hafen- und Infrastrukturentwicklung für die Anbindung der Häfen erforderlich. Hierzu gehören Maßnahmen wie der gezielte und koordinierte Ausbau der Zufahrten der Häfen mit z. B. Baumaßnahmen zu wichtigen Fahrrinnenanpassungen als auch der gezielte Ausbau von Hinterlandanbindungen. Insbesondere wird der Bund auch seine Projektlisten für die infrastrukturelle Anbindung der Häfen in Absprache mit den Ländern und abhängig von deren Infrastrukturinvestitionen erweitern und für eine Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindung der Binnenhäfen Sorge tragen. Hierbei wird der Bund, soweit dies volkswirtschaftlich sinnvoll ist, auch künftig unter Beachtung des Umwelt- und Denkmalschutzes im Rahmen seiner Investitionspolitik unter der Maßgabe der in der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Kriterien ein einheitliches Profil für die Wasserwege herstellen.

Mit dem nationalen Hafenkonzept wird der Bund einen strategischen Leitfaden seiner Hafenpolitik für die kommenden 10 Jahre vorlegen. Der Entwurf des Konzeptes ist erstellt und wird derzeit mit den Bundesressorts, den Ländern und den Interessengruppen abgestimmt. Der Kabinettsbeschluss ist für das Frühjahr 2009 geplant.

Erstellung eines nationalen Flughafenkonzeptes (Maßnahme A 8)

Ziel des Flughafenkonzeptes ist es, langfristig eine nachhaltige, bedarfsgerechte und funktionsfähige Flughafeninfrastruktur zu fördern, um im europäischen und internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben, sowie den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken. Die hierfür erforderlichen politischen Rahmenbedingungen zur Einbindung der Flughafenpolitik in die integrierte, nachhaltige Gesamtverkehrspolitik der Bundesregierung - unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Menschen und Umwelt - werden im Entwurf zum Flughafenkonzept niedergelegt.

Im September 2008 wurde ein erster Entwurf des Flughafenkonzeptes 2008 an die Ressorts und Länder zur Stellungnahme übermittelt. Anfang März 2009 konnte dann nach Überarbeitung des Konzeptes aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen die zweite Ressortabstimmung eingeleitet werden. Die Länderverkehrsminister werden sich auf ihrer Frühjahrskonferenz 2009 mit dem Konzept befassen. Im Anschluss daran wird es dem Bundeskabinett vorgelegt.

Konzertierte Aktion mit Verladern und Transportwirtschaft zur zeitlichen Entzerrung des Güterverkehrs – Ausweitung der Rampenzeiten (Maßnahme A 9)

Im Rahmen einer konzertierten Aktion sollen unter Moderation des BMVBS mit Vertretern der verladenden Wirtschaft Konzepte erarbeitet werden, die der Flexibilisierung der Anliefer- und Abholzeitfenster dienen sollen. Die von den Wirtschaftsakteuren fest vorgegebenen Zeitfenster führen zu einer zeitlichen und räumlichen Konzentration der erforderlichen Transportvorgänge und verhindern so eine Entzerrung der Verkehre. Im Vorfeld wurden Einzelgespräche mit Vertretern der verladenden Wirtschaft und Anbietern von Frachtenbörsen durchgeführt, um einen Überblick über die gegenwärtige Situation sowie die Möglichkeiten der Öffnung der Zeitfenster

bei den Rampenzeiten und bereits existierender Systeme zur effektiveren Gestaltung der Transportabläufe zu gewinnen.

Das BMVBS hat mit den Planungen gemeinsamer Veranstaltungen mit den Beteiligten begonnen, um die verladenden Unternehmen von den Vorteilen und der Notwendigkeit zu überzeugen, von standardisierten Vorgehensweisen abzuweichen. Die negativen Auswirkungen der Beibehaltung starrer, eingefahrener Verfahren und Zeitfenster werden ebenso angesprochen wie die daraus resultierende Überlastung der Verkehrsinfrastruktur und die Zunahme der Umweltbelastungen durch Lärm und CO₂-Emissionen. Ein Schwerpunkt der Veranstaltung wird der Hinweis auf die Verantwortung und den Beitrag jedes einzelnen Unternehmens sein.

Schaffung einer Ansprechstelle: Beauftragter der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik (Maßnahme A 10)

Der Koordinator wurde mit Beschluss des Bundeskabinetts am 16.07.2008 berufen; inzwischen wurde der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann zum neuen Koordinator für Güterverkehr und Logistik bestimmt.

B Verkehr vermeiden – Mobilität sichern

Neben einer besseren Nutzung bestehender Verkehrswege ist wichtig, Transportvorgänge, wo immer dies ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung möglich ist, zu reduzieren. Ohne eine aktive verkehrspolitische Gestaltung würde das Güterverkehrswachstum nicht nur erhebliche negative Auswirkungen für die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen mit sich bringen. Es würde auch die Gefahr bergen, dass unsere Mobilität auf bestimmten Verkehrsachsen im Dauerstau zum Erliegen kommt.

Initiative für Logistik im städtischen Raum -Urban Logistics- (Maßnahme B 1)

Durch Initiierung einer bundesweiten, von BMVBS, Ländern und Städten getragenen Initiative sollen umwelt- und klimafreundliche Verkehrskonzepte für städtischen Verkehr entwickelt

werden, übertragbare Standards erarbeitet und gemeinsam mit den Kommunen umgesetzt werden. Im BMVBS laufen die Vorbereitungen für das Projekt zur Erarbeitung eines Eckpunktepapiers „Handlungskonzept Stadtverkehr“. Ein wichtiges darin enthaltenes Projektelement ist „Urban Logistics“.

Am 4. und 5. Mai 2009 findet in Berlin die Forschungskonferenz „Urbane Mobilität“ des BMVBS statt, zu der Problemlösungsansätze vorgestellt und diskutiert werden. Die Veranstaltung ist Anknüpfungspunkt für weitere Gespräche mit verkehrspolitischen Entscheidungsträgern aus Kommunen, Städten und Bundesländern.

Da Güterverkehrszentren ein zentrales Element zur Optimierung logistischer Prozesse im städtischen Raum sein können, bereitet BMVBS derzeit die Vergabe einer Studie über die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Wirkungen der GVZ-Entwicklung unter Berücksichtigung des Bereichs „Urban Logistics“ vor. Die Studie soll bis Mitte 2009 vergeben, Zwischenergebnisse bis Ende 2009 vorgelegt und die Studie bis Mitte 2010 abgeschlossen werden.

Verstärkte Investitionen in innovative und kapazitätssteigernde Technologien

(Maßnahme B 2)

Für die Unterstützung von Pilotprojekten zum verstärkten Einsatz von innovativen Technologien im Bereich Güterverkehr und Logistik soll eine Förderrichtlinie erarbeitet werden, mit der Vorhaben außerhalb der Umschlagtechniken des kombinierten Verkehrs unterstützt werden, sofern sie zur Effizienzsteigerung im Gesamtsystem beitragen können, heute aber nicht förderfähig sind, da sie sich nicht mehr in der Forschungsphase befinden und im Markt noch nicht eingeführt sind.

Das BMVBS hat die Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr (SGKV) e.V. beauftragt, in Betracht zu ziehende Fördertatbestände zu erarbeiten und einen ersten Entwurf für eine Förderrichtlinie zu erarbeiten. Dieser Entwurf soll bis Ende April 2009 vorgelegt werden. Im Anschluss ist die Anhörung der Ressorts und Verbände vorgesehen, Ende Juni 2009 soll die Richtlinie bei der EU-Kommission zur Notifizierung eingereicht werden. Im Dezember 2009 soll die Förderrichtlinie in Kraft treten.

Transitverkehre optimieren (Maßnahme B 3)

Ziel dieser Maßnahme ist die Verkehrsoptimierung durch Reduzierung der Transitfahrten sowie durch die Nutzung kürzerer oder energieeffizienterer Routen durch Europa. Es ist gelungen, die notwendigen finanziellen Mittel zügig bereit zu stellen. So konnte bereits Anfang 2009 durch das BMVBS eine Studie europaweit ausgeschrieben werden, nach der auf der Grundlage der Analyse grenzüberschreitender Verkehre zunächst auf nationaler Ebene Handlungsempfehlungen erarbeitet werden.

Die Studie soll insbesondere die von Transitverkehren betroffenen Korridore und Knoten mit ihrem jeweils spezifischen Modal Split im Zusammenhang mit der Wertschöpfungsrelevanz und den Umweltauswirkungen analysieren. Aus den Ergebnissen sollen Instrumente zur Optimierung von Transitverkehren aufgezeigt und hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen bewertet werden. Die Auftragsvergabe soll Ende Mai 2009 erfolgen. Erste Zwischenergebnisse werden Anfang 2010 erwartet; das Endergebnis soll bis Ende Juni 2010 vorliegen und Folgerungen für eine politische Implementierung bis Ende 2010 erarbeitet sein.

Short Sea Shipping (Maßnahme B 4)

Das Short Sea Shipping and Inland Waterway Promotion Center (SPC) hat die Arbeiten zur Entwicklung eines Konzeptes zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf dem Nord-Süd-Korridor hin zum Seetransport durch Nutzung der Möglichkeiten des Short Sea Shipping und der Binnenschifffahrt begonnen. Vertreter der verladenden und transportierenden Wirtschaft sowie Hafenverbände und Länder wurden um Beiträge gebeten. Die Beiträge werden Mitte April 2009 anlässlich der Beiratssitzung des SPC diskutiert und bis Mitte des Jahres 2009 ausgewertet. Das Konzept wird in der zweiten Jahreshälfte erstellt und soll bis Ende des Jahres 2009 vorliegen.

C Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraße

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu bringen. Die Maßnahmen, die zur Stärkung des Schienengüterverkehrs dienen, können gleichzeitig dazu beitragen, dass auch im Personenverkehr die Kapazitäten der Schiene steigen. Die Stärkung der Schiene und Wasserstraße stellt einen wichtigen Beitrag dar, um unser Verkehrssystem klima- und umweltfreundlicher zu gestalten. Darüber hinaus trägt eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und Wasserstraße aber auch dazu bei, Kapazitäten auf der Straße freizumachen und dort Staus zu vermeiden.

Überprüfung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr im intermodalen Wettbewerb (Maßnahme C 1)

Mit einem Gutachten sollen die Ausgangsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger im Güterverkehr überprüft und ggf. Vorschläge zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen erarbeitet werden. Dabei geht es z.B. um Wettbewerbseinflüsse durch Kostenfaktoren (Nutzerfinanzierung, Unfallkosten, Umweltkosten, Infrastrukturkosten, Stromsteuer im Schienenverkehr u.ä.).

Die Bundesregierung hat für diese Maßnahme insgesamt 100.000 € bereitgestellt, die für Vergabe und Durchführung des Auftrages erforderlich sind. Die EU-weite Ausschreibung wird zurzeit vorbereitet, im Juli 2009 soll die Vergabe erfolgen. Bis Ende März 2010 sollen erste Zwischenergebnisse vorliegen und die Folgerungen für die politische Implementierung bis Ende Juni 2010 erarbeitet sein.

Aufstockung der Fördermittel für den Kombinierten Verkehr (Maßnahme C 2)

Durch die Aufstockung der Fördermittel für den kombinierten Verkehr werden Straßengütertransporte auf die Schiene verlagert – das trägt dazu bei, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Gleichzeitig wird durch eine bessere Auslastung der Schiene und dadurch frei werdende Kapazitäten auf der Straße das Gesamtverkehrssystem effizienter genutzt.

Mit der aktuellen aufgestockten Finanzplanung hat die Bundesregierung die Fördermittel von bisher 62,5 Mio. € auf jährlich 115 Mio. € erhöht. Darüber hinaus werden im Rahmen des Konjunkturpakets II diese Fördermittel für die Jahre 2009 und 2010 nochmals deutlich auf jährlich insgesamt 150 Mio. € pro Jahr erhöht. Mit diesen Mitteln können die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, zusätzlich ca. 20 Mio. t auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern, das entspricht einer Verkehrsleistung von ca. 13 Mrd. tkm. Mit den ersten Zuwendungsbescheiden kann ab Mitte April 2009 gerechnet werden.

Weiterentwicklung von Umschlagstechniken und Organisation im Kombinierten Verkehr (Maßnahme C 3)

Es soll eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von Pilotprojekten eingeführt werden, die der Weiterentwicklung innovativer Umschlagstechniken im kombinierten Verkehr dienen. Gesucht werden Techniken und Organisationsformen, die den kombinierten Verkehr effizienter, kostengünstiger und schneller machen können. Dies ist gerade für Engpässe im System, z. B. in Häfen oder Bahnknoten, von besonderer Bedeutung.

Die Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) e.V. hat dem BMVBS Ende März 2009 den Entwurf einer entsprechenden Förderrichtlinie vorgelegt. Die Anhörung der Verbände sowie die Ressortabstimmung sollen bis Ende Mai 2009, die Notifizierung der Richtlinie bei der EU-Kommission bis Mitte des Jahres abgeschlossen sein. Bis Ende dieses Jahres soll die Richtlinie in Kraft treten. Auch hierfür sind Mittel im Konjunkturpaket II vorgesehen.

Einbeziehung externer Kosten (Maßnahme C 4)

Ziel war die Erarbeitung eines Konzeptes zur verstärkten Einbeziehung externer Kosten und damit ein Beitrag zur europäischen Diskussion zu diesem Thema.

Die EU-Kommission hat im Juli 2008 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie im Hinblick auf die Berücksichtigung externer Kosten vorgelegt. Der EU-

Verkehrsministerrat hat am 30. März 2009 die Bedenken aus Deutschland und anderen europäischen Mitgliedsstaaten zur Kenntnis genommen, wonach eine Anlastung von Staukosten in vorgeschlagener Form abgelehnt und eine Mehrbelastung des Gewerbes in der aktuellen wirtschaftlichen Situation kritisch gesehen werden. Mit einer Umsetzung der von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinie ist daher in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

D Verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und – knoten

Verkehrsvermeidung, effiziente Verkehrsabwicklung und Verkehrsverlagerung werden allein nicht ausreichen, um die Mobilität langfristig zu sichern. Angesichts schon heute spürbarer Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur und der absehbaren erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens müssen auch die Anstrengungen in Richtung Neu- und Ausbau der Verkehrswege verstärkt werden. Hierbei wird dem Lärmschutz ebenso Rechnung getragen wie den anderen Belangen des Umwelt- und Naturschutzes.

Entmischung von Güter- und Personenverkehr (Maßnahme D 1)

Durch eine Reduzierung der Trassenkonflikte zwischen regionalem Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr sowie gezielte Engpassbeseitigung sollen die Durchlassfähigkeit erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert und das Staurisiko reduziert werden. Ein erheblicher Teil der Mautmehreinnahmen wurde daher für die Entmischung dieser Verkehre ausschließlich nach den Kriterien der Dringlichkeit der Maßnahme und Baureife des Vorhabens verteilt.

Insgesamt hat die Bundesregierung Finanzmittel in erheblichem Umfang bereitgestellt: Im Jahr 2009 sind rund 12,1 Mrd. € und im Jahr 2010 rund 11,9 Mrd. € Investitionsmittel für Schiene, Straße, Wasserstraße und Kombinierten Verkehr vorgesehen. Darin enthalten sind zusätzlich zu den Mautmehreinnahmen jeweils 2 Mrd. € jährlich aus den Konjunkturpaketen I und II.

Überprüfung der Bedarfspläne (Maßnahme D 2)

Die gesetzlich vorgesehene Überprüfung der Bedarfspläne läuft bereits und soll 2010 abgeschlossen werden. Die Bedarfsplanüberprüfung für die Verkehrsträger Straße und Schiene erfolgt auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 und der entsprechenden Schienenverkehrs- bzw. Straßenverkehrsprognosen. Entsprechende Gutachten sind vergeben worden.

Forcierte Umsetzung von PPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau und Autobahnerhaltungsmaßnahmen (Maßnahme D 3)

Die Verfahren für den Ausbau der Streckenabschnitte der A 8, Ulm-Augsburg und der A 9, südliches Hermsdorfer Kreuz-Landesgrenze Thüringen/Bayern wurden schon im 1. Quartal 2009 gestartet und laufen nach Plan.

Um zusätzliche PPP-Lösungen im Straßenbausektor bei geeigneten Vorhaben zu forcieren, wurden die Vorarbeiten für den Start weiterer Vergabeverfahren in der ersten Hälfte 2009 aufgenommen. Vorbehaltlich positiver Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist der Start weiterer Ausbau- und Erhaltungsprojekte wie folgt vorgesehen: Erste Hälfte 2010 Projekt A 6 in Baden-Württemberg, zweite Hälfte 2010 Projekt A 7 in Schleswig-Holstein und im Jahr 2011 die Projekte A 1/A 30 in Nordrhein-Westfalen und A 7 in Niedersachsen sowie die A 45 und die A 60 /A643 in Hessen bzw. in Rheinland-Pfalz.

E Umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr

Der Verkehr von morgen soll leise, sauber, effizient und klimafreundlich sein. In Bezug auf den Klimaschutz geht es einerseits darum, den spezifischen CO₂-Ausstoß des Verkehrs weiter zu reduzieren. Das im Integrierten Energie- und Klimaschutzprogramm (IEKP) bekräftigte Ziel einer Verringerung der Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 erfordert auch vom Verkehrssektor einen substanziellen Beitrag. Die im Masterplan dargestellten Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung, zur Verlagerung von Verkehren auf Schiene und

Wasserstraße, zur effizienteren Abwicklung des Güterverkehrs, zur optimierten Nutzung bestehender Verkehrswege sowie die weiteren Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs, vor allem die Stärkung öffentlicher Verkehrsangebote, dienen deshalb gleichfalls dem Ziel, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß des Verkehrs weiter zu reduzieren.

Neue Maßnahmen, wie z. B. die Förderung von Entwicklung und Marktvorbereitung elektrisch angetriebener Fahrzeuge treten hinzu. Hierfür stellt die Bundesregierung mit dem Konjunkturpaket II Fördermittel in Höhe von 500 Mio. Euro für die Jahre 2009 und 2010 bereit.

Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen (Maßnahme E 1)

Ausgestaltung einer nach Ort und ggf. Zeit differenzierten Lkw-Maut in ausgewählten Netzmaschen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) soll ein Konzept für geeignete Pilotanwendungen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Logistik und Wirtschaft erarbeiten. Die Studien hierzu laufen bereits.

Bis Ende 2009 ist der Abschluss der Studien der BASt und die Entwicklung eines Konzeptes zur Durchführung von Pilotanwendungen vorgesehen. Anschließend sollen bis Mitte 2010 geeignete Strecken bzw. Maßnahmen ausgewählt werden.

Bis zum Ende des Jahres 2010 sollen die Pilotanwendungen priorisiert und die Verhandlungen mit Toll Collect GmbH abgeschlossen werden. Danach ist bis Mitte 2011 die Implementierung geplant und ab Juli 2011 sollen erste Pilotanwendungen beginnen.

Lärminderung bei der Schiene (Maßnahme E 2) und Einrichtung eines Förderprogramms zum Einsatz moderner Technologien zur Lärminderung bei Schienenfahrzeugen (Maßnahme E 3)

Die 1999 begonnene Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist 2007 im Volumen auf 100 Mio. € jährlich verdoppelt worden. Die Umsetzung erfolgt überwiegend im laufenden Betrieb und erfordert auch in Zukunft erhebliche Anstrengungen der DB Netz AG. Sie hat bereits für viele Betroffene wesentliche Verbesserungen gebracht: Rund 480 Ortsdurchfahrten

mit insgesamt 700 km Streckenlänge wurden komplett saniert. Hierfür sind rund 215 km Schallschutzwände errichtet und passive Schallschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern an rd. 37.000 Wohnungen durchgeführt worden. Hierfür wurde die Situation von über 110.000 Wohnungen gutachterlich aufgenommen.

Darüber hinaus sollen zusätzlich innovative Maßnahmen für einen wirksamen, kostengünstigen Lärmschutz am Fahrweg erprobt werden. Dabei ist u.a. an niedrige, gleisnahe Schallschutzwände am Fahrweg gedacht, die das Ortsbild weniger belasten als herkömmliche Schallschutzwände, sowie an Dämpfungselemente zur Minderung von Schall und Erschütterungen und an die Entdröhnung von Eisenbahnbrücken. Die Lärmsanierungsmittel für Schienenwege sind insbesondere für die Realisierung der innovativen Maßnahmen um zusätzliche 100 Mio. € für die Jahre 2009 und 2010 aufgestockt worden. Trotz einer prognostizierten Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wird mit den Maßnahmen zur Lärmsanierung eine deutliche Verringerung der Lärmbelastung der Anwohner angestrebt.

Das Projekt zur Umrüstung von 5000 Güterwagen mit Lärm mindernder Bremstechnik ist gestartet. Im Bundeshaushalt stehen hierfür insgesamt 40 Mio. € zur Verfügung. Ein Projektträger und Arbeitsgruppen sind dabei, die umzurüstenden Güterwagen auszuwählen, Förderbedingungen festzulegen, die Zulassung für die Bremstechnik zu beschleunigen, die umgerüsteten Wagen im laufenden Betrieb zu erfassen und hieraus Empfehlungen für die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung abzuleiten. Die Projektlaufzeit beträgt vier Jahre und soll bis 2012 abgeschlossen sein.

Die Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung aus dem Jahr 2005 soll 2010 fortgeschrieben werden. Mit der nunmehr angestoßenen Umrüstung von Güterwagen auf leisere Bremssohlen und der Erprobung innovativer Maßnahmen am Fahrweg erreichen die Schallschutzmaßnahmen eine neue Qualität. Unter der Voraussetzung, dass die Erprobungen zu positiven Ergebnissen führen, könnte der auf 2,5 Mrd. € veranschlagte Lärmsanierungsbedarf an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes bis zum Jahr 2020 weitestgehend abgearbeitet sein.

Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange (Maßnahme E 4)

Es sollen Anreize zur Prozessoptimierung der Logistikkette unter stärkerer Berücksichtigung der Umweltbelange erarbeitet werden. Hierbei sollen insbesondere die Auswirkungen von finanziellen Förderungsanreizen für eine freiwillige Umweltzertifizierung der Logistikkette geprüft werden.

Das BMVBS hat im Rahmen der Harmonisierungszusage für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe mit dem Innovationsprogramm, den De-Minimis-Beihilfen und den Beihilfen für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen flexible Volumina von jährlich insgesamt 450 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die EU hat für die Inanspruchnahme von De-Minimis-Beihilfen eine Höchstgrenze von 33.000 € pro Unternehmen und Jahr festgelegt. Das BMVBS prüft in der ersten Jahreshälfte 2009 den Umfang und Auswirkungen der Inanspruchnahme dieser Beihilfen und entwickelt - soweit zusätzlich erforderlich - im Anschluss daran bis Mitte des Jahres 2010 weitere Anreize und Förderkonzepte.

Weitere Erhöhung der Umwelt- und Sicherheitsstandards – Emissionsreduzierung, Lärminderung, Sicherheitstechnik (Maßnahme E 5)

Es wird derzeit geprüft, ob im Rahmen der Maßnahmen zur sog. Mautharmonisierung das bereits bestehende Innovationsprogramm hin zu einer weiteren Förderung der Anschaffung emissionsarmer und lärmarter Lkw fortentwickelt werden kann. Hierbei werden zusätzlich die Themen der Verkehrssicherheitstechnik und effizienter Logistiksysteme in den Fokus genommen.

F Gute Arbeit und gute Ausbildung im Transportgewerbe

Eine Verbesserung der Aus- und Weiterbildung sowie gute Arbeitsbedingungen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche, die unter den Bedingungen der Globalisierung unter besonders hartem Konkurrenzdruck steht, sind gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine zentrale politische Aufgabe. Zu diesem Zweck ist eine kontinuierliche Kooperation aller maßgeblichen Akteure – neben staatlichen Stellen insbesondere der Unternehmen, der beteiligten Branchenverbände und der Gewerkschaften – nötig. Um dem schon jetzt erkennbar werdenden Fachkräftemangel gegenzusteuern, müssen die Aus- und Fortbildungssysteme gestärkt und entsprechend den gestiegenen Anforderungen weiterentwickelt werden.

Verstärkte Durchsetzung von Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Maßnahme F 1)

Bis Mitte 2009 erfolgt die Grundausswertung der Kontrolldaten des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und der Länder.

Bis Ende 2009 soll die Erstellung eines regelmäßigen Auswerteplanes (BAG) abgeschlossen sein. Das Auswertekonzept beinhaltet die Kontrolldaten des BAG und der Länder (Polizeien), eine Analyse der Daten und die Identifizierung von Ansatzpunkten zur besseren Durchsetzung der Sozialvorschriften. Im Anschluss daran werden durch zielgerichtete Kontrollen und eine bessere Koordinierung der Kontrollteams des BAG Regeln zum sozialen Schutz der Beschäftigten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nachdrücklicher und wirksamer durchgesetzt werden.

Das BMVBS hat vorgeschlagen, das Thema im Rahmen des 4. Aktionsprogramms der EU zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aufzunehmen. Darüber hinaus führt BMVBS bis Mai 2009 Gespräche über die Einbeziehung des Themas in die Präventionskampagne 2010/11 „Sicher fahren und transportieren“.

**Start einer Aus- und Weiterbildungsinitiative (Maßnahme F 2) sowie
Regelmäßiges Gipfeltreffen zum Thema Arbeit und Ausbildung in Güterverkehr und
Logistik (Maßnahme F 3)**

Es werden Workshops bzw. Informationsveranstaltungen zur besseren Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure auf Arbeitsebene durchgeführt sowie eine Imagekampagne zu Karrierechancen in der Logistik gestartet. Das BMWi als Verordnungsgeber von 90% aller Ausbildungsordnungen wird, wie in den vergangenen Jahren bereits für die Bereiche Spedition, Lagerwirtschaft sowie Kurier-, Express- und Postdienstleistungen erfolgt, mit praxisnahen Ausbildungsordnungen den Anforderungen der Wirtschaft und des technologischen Fortschritts Rechnung tragen. Auch für die Weiterbildung wird das zuständige BMBF unter Einbeziehung insbesondere der Sozialpartner entsprechende Angebote entwickeln.

Es finden zurzeit intensive Gespräche mit beteiligten Ressorts sowie den Verbänden und Gewerkschaften zur Konzepterstellung statt. Im Zentrum steht aktuell eine Imagekampagne bzw. Marketingoffensive für die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Logistik statt. Angepasste und neue Ausbildungsverordnungen (Aus- und Weiterbildung) sollen bis Ende des Jahres 2009 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden. Das Konzept wird bis zum ersten Gipfeltreffen, das für Anfang Juli 2009 vorgesehen ist, vorliegen.

**Initiierung eines Leuchtturmprojekts zur internationalen Profilierung der
Hochschulausbildung in der Logistik (Maßnahme F 4)**

Ziel ist die Schaffung eines international anerkannten Studiengangs zur Aus- und Fortbildung der nationalen sowie internationalen Führungskräfte im Güterverkehrs- und Logistikbereich. Es handelt sich hier um die Schaffung eines „Leuchtturmstudiengangs“ durch Bündelung der Initiativen der Hauptakteure der Ausbildung im Logistikbereich (Vernetzung der Hauptausbildungsstrukturen, die im Logistikbereich tätig sind) unter Einbeziehung der Wirtschaft. Die Einrichtung eines international anerkannten Studiengangs setzt die Schaffung eines Netzwerks mit global agierenden Unternehmen und führenden Forschungseinrichtungen sowie die nationale Vernetzung von Hochschulen voraus. Der Studiengang soll Maßstäbe setzen und Vorbildfunktionen aufweisen. Internationale anerkannte Beispiele sollen berücksichtigt werden.

Zurzeit finden Gespräche mit Wirtschaftsunternehmen, Verbänden, Gewerkschaften sowie anderen Ressorts und einzelnen Hochschulen statt. Darüber hinaus erfolgt zeitgleich die Erstellung des Konzepts (Portfolio Aus- und Weiterbildung Logistik) für einen Leuchtturmstudiengang.

Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Rahmen der Marktbeobachtung (Maßnahme F 5)

Die Maßnahme soll im Rahmen der vom BAG durchgeführten Marktbeobachtung eine jährliche Evaluierung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik ermöglichen. Sie soll den Sozialpartnern eine belastbare Informationsgrundlage für die Diskussionen der Arbeitsbedingungen liefern. Zusätzliche Berichtspflichten für die Unternehmen sollen damit nicht verbunden werden.

Der Bericht wird zurzeit vom BAG erarbeitet.

Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute (Maßnahme F 6)

Das Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommen von 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), welches Regelungen zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute enthält, setzt die Ratifizierung durch die ILO-Vertragsstaaten bis 2012 voraus. Die Umsetzung in nationales Recht wird außerdem zum Anlass genommen, ein neues Seearbeitsgesetzbuch zu schaffen und das nationale Seearbeitsrecht zu modernisieren.

Der Referentenentwurf zum neuen Seearbeitsgesetz wird zurzeit erstellt. Noch in dieser Legislaturperiode soll ein entsprechender Kabinettsbeschluss herbeigeführt werden. Darüber hinaus werden zur Zeit u.a. die SeediensttauglichkeitsVO, die SchiffsbesetzungsVO, die KrankenfürsorgeVO, die UnterbringungsVO, die SchiffsOffzAusbildungsVO sowie die SeemannsamtsVO an die Erfordernisse des Seearbeitsübereinkommens angepasst. Die Flaggenstaatkontrollen werden bereits von See-Berufsgenossenschaft vorbereitet.

G Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland

Der Logistikstandort Deutschland soll ein führender Standort für Logistikdienstleistungen bleiben und mit seiner hocheffizienten Infrastruktur weiterhin beste Voraussetzungen für Verlader bieten, die Produkte auf dem europäischen Markt platzieren möchten. Hierzu muss ein Netzwerk der Akteure in Deutschland geschaffen werden, der Erarbeitungsprozess zum Masterplan hat hierfür eine gute Grundlage gelegt. Fragen der Sicherheit im Güterverkehr und in der Logistik werden gemeinsam diskutiert. Daneben werden die Potentiale und die Qualität des Logistikstandortes Deutschland in seiner Gesamtheit für ausländische Verlader noch besser sichtbar gemacht werden.

Errichtung eines Netzwerkes Güterverkehr und Logistik (Maßnahme G 1)

Das BMVBS strebt den Aufbau eines ständigen Netzwerks mit fest definierten Ansprechpartnern in Bundesregierung, Ländern, Verbänden, Gewerkschaften, ggf. Wirtschaft an. Ziel ist es, die deutschen Interessen frühzeitiger und wirksamer in die Entscheidungsverfahren der EU einzubringen.

Bis Ende des Jahres 2009 sind gezielte Veranstaltungen zu den verkehrspolitischen Themenschwerpunkten der schwedischen Ratspräsidentschaft mit Akteuren des Netzwerkes in Vorbereitung.

Darüber hinaus wird ein regelmäßiger Email-Newsletter über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans berichten. Der erste Newsletter soll etwa 2 Monate nach dem ersten Statusbericht im Sommer 2009 erscheinen.

Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes für den Logistikstandort Deutschland (Maßnahme G 2)

Mit der Umsetzung eines Vermarktungskonzeptes sollen die Potentiale und die Qualität des Logistikstandortes Deutschland in seiner Gesamtheit für ausländische Verlader noch besser als bisher sichtbar gemacht werden. Damit sollen die Vermarktungsaktivitäten der Länder zur Stärkung der regionalen Logistikstandorte wirksam ergänzt und zusätzliche Aufträge für die

Logistikwirtschaft in Deutschland generiert werden. Das Motto dieses Konzeptes lautet „Germany – Gateway to Europe“.

Das BMVBS hat eine europaweite Ausschreibung durchgeführt und das Bieterkonsortium AdHOC/ Medienbüro am Reichstag beauftragt, das zur Auftragsdurchführung die Gesellschaft Logistics Council GmbH errichtet hat. Bundesminister Tiefensee hat das Logistics Council Germany (LCG) im September 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die neue Vermarktungsplattform für Messeauftritte der deutschen Logistikwirtschaft im Ausland ist seit Oktober 2008 im Internet mit einer eigenen Homepage (<http://www.germany-gateway-to-europe.com>) präsent. Erste Auslandsauftritte mit entsprechender Präsenz seitens LCG und BMVBS erfolgten bereits Ende Dezember 2008 auf der CEMAT India in Bangalore und werden in 2009 auf weiteren internationalen Messen und Kongressen fortgesetzt. In konkreter Vorbereitung sind Auftritte in Brasilien, Russland, China und Korea.

Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft (Maßnahme G 3)

Die Sicherheitsstrategie wird unter Berücksichtigung der für Güterverkehr und Logistik maßgeblichen Gesichtspunkte weiterentwickelt. Im Juni 2008 erfolgte Gründung des Arbeitskreises Sicherheitsstrategie in der Logistik. Bis Anfang des Jahres 2009 wurden in drei verkehrsträgerspezifischen Arbeitsgruppen (Luftverkehr, See-/Küsten-/Binnenschifffahrt und Häfen sowie Oberflächenverkehr) jeweils unter Leitung von Vertretern der Verkehrswirtschaft (ADV, ZDS, DSLV) bestehende Sicherheitsregime analysiert. Die Prüfung und Bewertung des Berichtes der Wirtschaft wird in der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2009 durch die Bundesressorts abgeschlossen werden.